

ASSOCIAZIONI: Udine a domicilio, Provincia e Regno, anno L. 18. Stati dell'Unione Postale (Austria-Ungheria, Germania, ecc.) pagando agli uffici postali del luogo, L. 25 circa (bisogna prendere però l'abbonamento a trimestre, 1 gennaio, 1 aprile, 1 luglio e 1 ottobre mandando alla Direzione del Giornale, L. 32. Semestre e Trimestre in proporzione. — INSERZIONI: Corpo del giornale cent. 50 per linea; sotto la firma del gerente cent. 30. Quarta pagina prezzi da convenirsi.

## INTERESSI PROVINCIALI

### Per il Porto di Marano.

Spett. Redazione della «Patria del Friuli».

Mi consenta codesta Spett. Redazione poche parole in risposta ad alcune considerazioni che un comandante della r. marina ha pubblicato sulla Laguna di Marano e sul Porto.

Sono lieto di constatare che nelle linee fondamentali egli è completamente d'accordo con me e con altri nel ritenere possibile tecnicamente la creazione di un importante porto marittimo nella Laguna di Marano. Di questa possibilità si mostrò persuaso anche la Commissione per il piano regolatore dei principali porti del regno, ed è noto che essa dispose un sopralluogo per ulteriori studi tecnici e finanziari. Dunque la questione è di riconosciuta importanza ed è ufficialmente allo studio.

Il comandante della r. marina solleva però due eccezioni: una sulla vitalità commerciale del Porto di Marano, e l'altra sulla sua importanza militare, venendo alla conclusione che basti provvedere a poche opere per la navigazione interna e per una stazione di torpediniere. Così di un grande porto marittimo si farebbe semplicemente un fosso per le comunicazioni locali, certamente utili per alcuni paesi, ma senza influenza sui traffici internazionali e sull'avvenire delle industrie friulane.

Io mi guardo bene dal contestare i vantaggi della navigazione interna, ma il parlare di questa quando si tratta dei grandi traffici marittimi, è come parlare di un fiume quando si parla di un oceano. Le speciali condizioni della nostra provincia, mi fa l'effetto di voler sostituire una modesta tramvia ad una ferrovia internazionale.

Perché Marano non avrebbe un porto sufficiente ad alimentare il suo grande porto? Di tutti i porti dell'Adriatico quanti si trovano in condizioni migliori sotto l'aspetto commerciale? Tutte le Venezie, unico sbocco sull'Adriatico della valle padana; Ancona, cui si unisce tutto il movimento dell'Italia centrale; e Brindisi, testa di punta della Valigia delle Indie, nessun altro porto si trova con un hinterland più promettente. Ragnano, Bari, Brindisi, che pure sono porti costosi, sarebbero nel più breve tempo sorpassate nel movimento commerciale da Marano, che cui spalle sta la provincia, la cui industria fra tutte quelle della nostra adriatica, e dove fa capo naturalmente la linea della Ponente. Ed il movimento attuale dei piccoli scali fluviali che oggi raccolgono i traffici friulani colle regioni oltre mare dimostra, o meglio fa intuire, il movimento assai maggiore che si svolgerebbe nel porto marittimo di Marano.

Ma su di ciò mi pare superfluo insistere, tanto più che alla fine si tratta di una questione di giustizia delle spese e dei benefici, ed i friulani sapranno certo fare questi conti quando avranno dinanzi un progetto concreto, con un sicuro avvenire di spesa.

Ma dove il comandante della r. marina è caduto, evidentemente, in un grosso equivoco è dove egli ha detto che i propugnatori del Porto di Marano e del suo naturale sbocco a Lignano ne invocassero l'importanza militare nei riguardi esclusivi della r. marina. Ognuno comprende facilmente quanta ra-

gione egli abbia allorché avverte essere preferibile, ed anzi essere indispensabile, che un porto veramente militare, nei riguardi della r. marina, sia situato in posizione strategica e possa offrire alla flotta una sicura stazione di raddobbo ed una buona base di rifornimento.

Certamente a Marano ed a Lignano non vi sono naturali difese e la costiera è tutta piana; ma neanche a Venezia vi sono monti e la laguna non è certo migliore di quella di Marano, come lo stesso nostro egregio contraddittore ha osservato.

Senonché per porto Lignano v'è un ordine di considerazioni ben diverse, le quali ne dimostrano la grande importanza militare, importanza che non è sfuggita, crediamo poterlo affermare, ai ministeri della guerra e della marina, ed in specie al primo.

Non credo opportuno svolgere in un giornale certe considerazioni; parlo ad una persona competente e dico all'egregio comandante: «Non crede che quei principi di Italianità e quegli interessi politici che Ella non vuole, giustamente, offesi, reclamino assolutamente all'estremo confine un porto nel quale possano effettuarsi grossi sbarchi ed imbarchi di truppe, sotto la protezione della nostra flotta, sia nel periodo della mobilitazione, sia in quello di nostra avanzata, sia, e specialmente, per prendere di fianco un corpo nemico che si avanzasse nel Veneto?»

Una breve riflessione ed uno sguardo ad una carta della regione bastano a far comprendere come il porto di Marano possa trasformare tutto il piano difensivo dell'alto Veneto. Ripeto che qui la discussione non mi par opportuna; ma confido che l'egregio comandante sarà dopo ciò completamente del mio parere e così potremo propugnare d'accordo questa grande opera d'interesse patrio.

Con tutta osservanza  
Dev. Riccardo Fabris  
Milano, 20 maggio 1906.

### La convenzione della ferrovia carnica

Abbiamo annunciato il Decreto Reale 19 marzo ultimo passato (si legge nella «Gazzetta ufficiale» del 25 aprile scorso), col quale si approvava e rendeva esecutoria la convenzione per concessione alla Società Veneta la costruzione e l'esercizio della ferrovia carnica.

Fu, a suo tempo, dato qualche cenno di tale convenzione; ma forse interessare ai lettori, massime della Carnia, conoscere qualche altro particolare.

La convenzione componesi di sedici articoli, ed è firmata dai ministri Carnia e Luzzi per il Governo e dal comm. Dario Centurini per la Società Veneta; testimoni l'on. Gregorio Valle e il comm. Ignazio Renier.

L'art. 1 contiene l'oggetto della concessione: costruzione ed esercizio della ferrovia a binario normale di m. 1.445 dalla Stazione per la Carnia a Villasantina, misurati tra le facce interne delle rotaie ed a trazione a vapore ecc.

L'art. 2 stabilisce la durata della concessione: settanta anni a decorrere dalla data del decreto reale di approvazione (19 marzo 1906 — 19 marzo 1976) — al termine del

quale il concessionario consegnare al Governo in buono stato di manutenzione e di conservazione tutte le opere costituenti la ferrovia e sue dipendenze. Il Governo acquisterà a prezzo di stima, limiti richiesti per un regolare esercizio, gli oggetti mobili ancora utilizzabili in servizio della ferrovia concessa. Il concessionario (Società Veneta) ha l'obbligo fra altro, di provvedere a che sia assicurata la possibilità di continuare il servizio oltre la scadenza della concessione; epperò, tutti i contratti che per qualunque oggetto attinente all'esercizio verranno stipulati dal concessionario per un tempo eccedente il termine della suddetta scadenza, dovranno essere previamente comunicati al Governo per la sua approvazione.

### Il sussidio chilometrico

Detto, nell'art. 3, che la cauzione della Società Veneta depositata il 2 marzo a garanzia della costruzione (L. 8390 di rendita 5 per cento in titoli al portatore) sarà restituita in rate fino alla concorrenza dei quattro quinti, man mano che i lavori progrediranno; e che l'ultimo quinto sarà trattenuto fin dopo la finale collaudazione che avrà luogo durante il secondo anno della data di apertura dell'intera linea all'esercizio; nell'art. 4 parlati della sovvenzione chilometrica.

Questa è fissata in lire 4800 annue partecipate, per 70 anni, sulla intera lunghezza della linea, misurate dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione per la Carnia al termine del binario di corsa nella stazione di Villasantina: lunghezza prevista in chilometri 19.332, sul qual numero non sarà tollerata una eccedenza maggiore del 2 per cento. Se l'esercizio della linea restasse per cause non derivanti da forza maggiore, in tutto o in parte sospeso, la sovvenzione per tratti non esercitati non sarà dovuta.

### Lo Stato partecipa ai prodotti

Nell'art. 5 si prevede che il prodotto lordo chilometrico raggiunta la somma di lire 8400 annue in tal caso lo stato parteciperà sulla eccedenza, a partire dall'undicesimo anno di apertura, nella misura del 30 per cento. Spetterà anche allo Stato il 50 per cento del prodotto netto dell'azienda in eccedenza del 6 per cento, computato sul capitale azionario approvato dal Governo.

Per la determinazione di questi prodotti, il bilancio di questa linea sarà tenuto dal concessionario (art. 6) separato e distinto da quello di qualsiasi altra sua gestione.

### Lo Stato può riscattare la ferrovia.

Il Governo avrà facoltà (art. 7), dopo trascorsi venti anni dell'apertura dell'intera linea, di riscattare, in qualunque tempo, previo diffidamento da darvi un anno prima dell'epoca designata per il riscatto. Per tutto il tempo mancante a completare i settanta anni della concessione, lo stato pagherà un'annuità eguale alla terza parte dei prodotti netti ottenuti dalla ferrovia nel tre dei cinque esercizi annuali immediatamente precedenti a quello nel quale avvenne il diffidamento, i quali diedero prodotto maggiore, diminuita (quell'annuità) dell'interesse 450 per cento sul valore di stima del materiale mobile e di esercizio al momento del riscatto, e sull'ammontare a detta epoca del relativo fondo di rinnovamento. (Vedi più innanzi).

L'annuità di riscatto potrà essere convertita in un capitale corrispondente, col ragguglio del cento

per singolo da pagarsi all'atto del riscatto.

Gli articoli 8 e 9 prevedono il caso che il concessionario lasci passare i termini assegnati nel capitolato speciale per la presentazione del progetto esecutivo, per l'inizio dei lavori, per l'apertura dell'esercizio: penalità che consistono in multa e nella decadenza delle concessione e perdita della cauzione.

### Rinuncia di privilegi.

Il concessionario (art. 10) rinuncia ai privilegi, diritti di presenza, indennità e compensi che gli potessero competere per diramazioni, intersezioni e prolungamenti di linea, nonché per le linee laterali, restando facoltà del Governo di provvedere alla costruzione ed all'esercizio di esse, direttamente, e mediante concessione a chiunque esso creda, senza essere tenuto in qualsiasi caso a compensi ed a risarcimenti di danni a favore del concessionario stesso.

### Il fondo di rinnovazione.

Il fondo speciale per la rinnovazione del materiale metallico d'armamento sarà costituito (art. 11) di L. 20 - 100 - 120 per ogni chilometro di linea, secondo che il prodotto lordo non superi le lire 6000, 9000 e 12000 rispettivamente, e di L. 150 se il prodotto stesso supera L. 12000. Per materiale mobile il fondo sarà costituito da una quota annua eguale al 250 per cento del valore a nuovo del materiale mobile in servizio nell'anno. Le somme così contegiate dovranno essere investite in titoli dello Stato o da esso garantiti. In caso di decadenza della concessione, queste somme passeranno in proprietà dello Stato. In caso di riscatto o di scadenza normale, soltanto il primo fondo, diverrà di spettanza dello Stato.

Seguono altri cinque articoli di minor importanza.

### Sempre sulla condotta chirurgica mandamentale.

Palmanova, 29 maggio 1906.

Chiediamo innanzi tutto venisse allettati se ritorniamo a trattare l'importante argomento. Lo facciamo tanto più volentieri perché pensiamo che esso interessi tanto il Mandamento quanto l'intera Provincia.

La questione, si capisce, conta da una parte fautori convinti, dall'altra oppositori sistematici e oppositori di buona fede. (Abbiamo ricevuto anche un articolo contro; lo stampiamo; persuasi che gli uni lo discuteranno, sebbene convinti che la ragione stia dalla parte dei fautori della condotta chirurgica).

### Le obiezioni.

E' sì obbietta: Ma per qual motivo, dal momento che l'ospedale e Comune possono da soli provvedere all'istituzione di una sala chirurgica, si va a domandare a questo ed a quel Comune un concorso per sopprimere alla spesa? O non sarebbe miglior cosa che Palmanova pensasse ai casi suoi e lasciasse che gli altri comuni se la vedessero come vogliono.

Il ragionamento, naturalmente non fa una grinza, ma non vale quel tanto che valgono le considerazioni determinate dall'egoismo, e nulla più.

Ospitale e Comune possono da soli provvedere all'istituzione della sala chirurgica, verissimo nessuno

lo contesta; noi andiamo anche più in là ed accordiamo che, esaminando la cosa sotto l'aspetto dell'economia, l'Ospedale anzi avrebbe tutto da guadagnare, nulla da perdere; dobbiamo riconoscere però che in questo caso l'istituzione, benché reclamata da speciali esigenze e da speciali bisogni, si fossilizzerebbe entro il suo guscio e non potrebbe né propagarsi né devolversi a beneficio e vantaggio della generalità.

Oggi la chirurgia è una scienza diremo così, di lusso, perché dei frutti che essa dà non possono usufruire che i grandi signori, quelli che hanno mezzi da permettersi tutti i comodi e tutte le cure.

Pensiamo invece che le manifestazioni della scienza e gli studi e le sue scoperte devono generalizzarsi, andare a beneficio di tutti, poveri o ricchi, non importa; devono diventare patrimonio comune, a tutti accessibile, e quando il povero non abbia mezzi a modi di profitarne, un dovere delle pubbliche amministrazioni provveder di conserva.

In una parola, il servizio della chirurgia deve organizzarsi nella stessa maniera che il servizio medico perché le ragioni dell'umanità valgano tanto nel ricco quanto nel povero, tanto per le malattie interne, quanto quelle chirurgiche.

Si può osservare che generalmente il medico è abilitato anche alla chirurgia e che pertanto colla istituzione della condotta chirurgica non si viene a riempire una lacuna, ma si aggiunge tutt'al più un altro organismo a quelli che già esistono di fatto.

L'osservazione non calza affatto. Né risponde alla verità, innanzi tutto perché nella fattispecie trattasi di uno specialista e si sa l'enorme distanza che passa tra un medico semplicemente abilitato alla chirurgia, ed il professionista che si dedica esclusivamente a per in nata vocazione alla sola chirurgia dividendosi tra gli esperimenti del gabinetto anatomico e lo studio dei libri; in secondo luogo perché il chirurgo abilitato non solo di libertà di movimenti e di azione, ma altresì di ambienti addatti di armamentario scelto di disinfettanti acropoli, di assistenze sicure, elementi tutti che sono fattori di successo e che non si trovano sempre alla mercé di tutti i medici per quanto possa essere grande in loro la volontà di fare il bene.

L'importanza della questione che propugniamo sta dunque in ciò: di avere uno specialista che dia tutto se stesso ad un determinato intento, che faccia campo d'azione all'ospedale e che si trovi sempre e in ogni circostanza a disposizione di tutti.

Per raggiungere questo scopo, gli enti promotori hanno prefissato il concorso di 5 e di 8 centesimi per ogni abitante.

Coloro che non hanno il senso chiaro della previdenza possono osservare che tale concorso diventa una spesa di lusso, anche perché al verificarsi di un caso disgraziato i comuni chiamati a concorrere possono provvedere acciòché chi soffre venga ugualmente soccorso.

Non è detto che il caso debba occorrere; ma occorrendo, con quanto dispendio di tempo e di mezzi non si provvederebbe? E ancora: chi può dire che lo si possa far sempre?

A questa ategua si potrebbe considerare come spesa di lusso anche l'assicurazione contro i danni degli incendi, della grandine ecc.

Se la casa non brucia e se la grandine non viene a devastare i nostri campi, tanto di guadagnato per la casa, per i campi e per gli uomini; ma se la triste contingenza si verifica, l'assicurazione provvede a rendere meno amara la disgrazia meno affliggenti le conseguenze.

E' il caso del concorso del Comune, e nessuno potrebbe negarlo.

### Gli esempi.

Qualche esempio di recente due giovani forti, esuberanti ma stanchi, della vita (in breve intervallo di tempo tentavano uccidersi. Trasportati prontamente all'ospedale dovettero la vita alla provata cura del medico, ma anche al tratto relativamente breve di strada che separava l'ospedale dal luogo dove era accaduto il fatto. Se il dramma si fosse svolto pochi chilometri più lontano, le due forti esistenze sarebbero perite nel travaso di sangue e nei disagi del viaggio.

Nei pressi di Bionico qualche tempo fa una povera giovane ebbe la frattura d'una gamba: sopravvenuta una grave complicazione, la poveretta morì.

Chi può dire che un chirurgo prontamente accorso non avesse potuto scongiurare il sopravvenire delle complicazioni e salvare la giovane esistenza?

Lesinare dunque il concorso significa immergere una questione che va al disopra di qualsiasi interesse pecuniario.

### 4000 mila lire: non sono troppe?

Altri osservano essere esorbitante fissare in L. 4000 l'onorario del chirurgo, ma si trascura di tener conto di un fatto di capitale importanza.

Questo: l'esercizio della Condotta chirurgica mandamentale, nel pensiero degli amministratori dei due enti maggiormente interessati, deve essere regolato in guisa che sia tolta fin l'ombra della speculazione, perché il chirurgo deve esplicare la sua azione nell'ospedale, e trovarsi in ogni momento a disposizione dei Comuni consorziati. E se si considera che le tasse per gli atti operatori potranno andare (diciamo) potranno perché è materia di capitolato) ad esclusivo beneficio dell'Opera Pia, non vi sarà alcuno, speriamo, che non riconosca equo di assegnare al chirurgo uno stipendio proporzionato al servizio che è chiamato a disimpegnare e tale che lo metta in condizione di poterlo esercitare senza grattacapi e fastidi.

Non possiamo escludere che vi possano essere abili professionisti che assumano la condotta con uno stipendio dimezzato. Aggiungiamo anzi che ve ne sono di quelli, i quali, riusciti primi in determinati concorsi, disimpegnerebbero il servizio senza il corrispettivo di stipendio fisso; ma chi potrebbe permettere una simile anomalità?

In questo caso, o la condotta darebbe risultati negativi, e allora meglio non istituirla o servirebbe per coprire una speculazione privata come quella di un industriale qualunque, e allora esulerebbe dalla istituzione quel principio di solidarietà umana che la informa ed al quale, speriamo, dovrà la sua ragione d'essere.

La condotta dunque, deve essere scevra d'ogni sospetto, superiore a qualsiasi eccezione, e questo non si può ottenere se non che assegnando al titolare un onorario che, mettendolo al coperto da ogni bisogno di speculazione, lo investa di quella indipendenza che è tanta parte del professionista modello.

che è venuto da me.

— Un piccolo, robusto, vestito a nero?

— Precisamente.

— Rosso in volto, dai capelli grigi.

— Lui stesso. Egli mi aspetta stasera alle sette e mezza all'albergo difaccia al teatro dell'Opera. Lei lo riconoscerà?

— Fra mille, Edoardo attenderà alla casa. E le sue valigie, signorina? — domandò la padrona.

— Cercherò un servo affinché se ne incarichi.

— Non occorre, c'è qui Edoardo, andrà lui a prenderle.

Un fiacre passava allora per la via. Rita fece un segno al cocchiere che si fermò.

La giovane dispose che le sue valigie fossero messe in vettura; vi salì alla pure salutò la sua padrona e dette l'ordine al cocchiere di condurla ad una stazione.

Alle sette e mezza la moglie di Edoardo aveva compiuta la sua missione. Ella aveva riconosciuto subito Martino, osservando anche il suo modo di camminare lento, come chi attende d'essere raggiunto da altra persona.

(Continua).

### APPENDICE 96

### La vendetta

seguito alle

### Passioni segrete

Udine:

«Martedì»

«Liquore»

«Distillato»

«Cancro»

«Cancro»

«Cancro»

«Cancro»

«Cancro»

«Cancro»

«Cancro»

«Cancro»

«Cancro»

«Cancro»

«Cancro»

«Cancro»

«Cancro»

«Cancro»

«Cancro»











